

日本汽车产业的近忧和远患

首席记者 林安东 综合外媒

一直以来，邻国日本始终保持着发达国家身份。即便从上个世纪90年代起到现在，该国的许多产业，比如半导体、家电、手机等都逐渐退出了世界一线梯队。但依靠全球领先的汽车产业，日本的经济一直没有出现大幅下滑。

汽车产业对于日本来说，一直是第一大经济支柱产业。在

整个日本的工业产值中，汽车产业占比将近40%。此外，汽车产业为日本国内提供了约530万个就业岗位，占就业总人口的8.3%。在入围世界500强企业的日本企业中，超过60%是汽车和汽车配套企业。

所以，一旦汽车产业衰弱，日本经济极有可能急速下滑。



这样的情况下，汽车产业对于日本制造业而言，更加重要。而多年来，日本汽车产业的供应链也开始逐步分散在全球各地。

丰田等日本汽车品牌在东南亚地区建立了复杂的供应网络。比如，泰国是丰田、本田、日产和三菱汽车公司的制造中心之一，这些日系汽车制造商的产能约占泰国汽车总产能的50%，并从越南、马来西亚等周边国家采购零部件。

汽车业调研公司Fourin亚洲总监堀井隆表示：“东南亚大多数零部件供应形成了相互依存的网络，如果一国的零部件供应出现问题，就会影响整条供应链。”相关数据显示，2021年，东南亚新冠肺炎疫情造成的供应链问题，导致日本主要汽车制造商减产超过100万辆汽车。

“我们需要国家的干预。”据汽车公社援引日本《读卖新闻》的报道，多家日本汽车零部件制造商表示，日本汽车零部件供应依赖国外，这已不再是某几家制造商的问题。国家应该采取行动，就像举国体制复兴芯片产业那样，不能让更多的供应链被海外军团加速

掏空。

除了供应链问题，日本几家主要汽车企业在电气化领域的进展缓慢，同样引发越来越多人对于日本汽车产业未来的担忧。众所周知，全球汽车行业正在由燃油车向电动汽车方向迅速倾斜。但是，与其他国家的汽车企业相比，日本汽车“三大制造商”向电动汽车方向转换的速度太慢。去年，在日本境内售出的电动汽车仅有21139辆。

电动化领域的落后不仅表现在日本最大的汽车制造商丰田汽车把宝押在氢燃料电池汽车上，日本电动汽车的基础设施也非常落后。截至2021年3月，日本充电桩数量为2.9万个，只有中国的1/60。

在这种危机感日益加深的情况下，日本制造商开始推出了新举措，甚至有新的人局者。比如，索尼和本田在今年达成了战略联盟协议。预计到2025年，双方将共同开发并销售首款电动汽车。《福布斯》指出，对于其他国家的车企来说，日本车企向电动化转型的脚步还是过于缓慢。从当下到未来，日本的汽车集团还有很多道坎要跨过。

博世将在2026年前对半导体业务投资30亿欧元

7月14日，博世集团宣布了一项未来计划。预计到2026年，博世集团将会投资大约30亿欧元，应用于半导体领域。而在2021年，博世集团的总销售额为788亿欧元，税前利润为32亿欧元左右。此次计划中的投资总额，与其在2021年的利润相当。

在博世位于德累斯顿晶圆工厂举办的2022博世科技日上，官方公布了一系列的半导体的生产技术和未来集团的发展计划，而博世集团的董事会主席斯特凡·哈通也在科技日上表示，作为30亿欧元半导体投资的一部分，博世将花费超过1.7亿欧元，在德国的罗伊特林根和德累斯顿



两地分别建立两个全新的芯片研发中心。此外，在未来一年内，博世还将在德累斯顿的晶圆工厂扩建3000平方米的无尘车间，这大约会花费2.5亿欧元。

据悉，博世目前与许多电动汽车企业都有密切的合作关系，包括为它们提供电动汽车和混合动力汽车的电子器件，而博世在2021年底量产的碳化硅芯片，可以在一定程度上延长电动汽车的续航里程，幅度大约在6%左右。

意法半导体和格芯将在法国新建300mm晶圆厂

7月11日，意法半导体和格芯宣布，双方已签署谅解备忘录，将在意法半导体位于法国Crolles现有300mm晶圆工厂附近新建一家双方共同经营的300mm晶圆制造工厂。

新工厂的目标是在2026年前实现满负荷生产，全面建成后，每年可生产62万片300mm晶圆，用于汽车、工业、物联网和通信基础设施等关键终端市场。

意法半导体和格芯将获得法国政府对新工厂的大量资金支持。新工厂将通过提供关键的技术和产品，为全球数字化和绿色转型做出重大贡献。此次合作将为意法半导体Crolles工厂及其合作伙伴、供应商和利益相关者的生态



系统创造更多就业机会。其中，新工厂将增加约1000名员工。意法半导体和格芯将通过合作利用Crolles工厂的规模经济，以高资本效率加快世界所需的半导体产能。

格芯首席执行官托马斯·嘉菲尔德表示，“我们正扩大在欧洲技术生态系统中的影响力，并巩固我们作为欧洲领先的半导体代工的地位。我们的全球布局不仅能够满足客户的产能需求，还能为他们提供供应链保障。”

近忧

从近期来看，尚未画上休止符的新冠肺炎疫情，以及俄乌冲突造成的影响持续冲击着全球供应链。这也促使自去年以来已经停工多次的丰田汽车再度宣布延长部分工厂的停产时间。

据《汽车新闻》报道，丰田汽车日前表示，日本境内的两座工厂、共计4条产线会受到停产影响，7月份延长停工的时间将多达10天。丰田汽车预计，7月份全球产能将在85万辆左右（日本本土约25万辆、海外约55万辆），相比此前的计划减少5万辆。

除此之外，丰田首款量产纯电动汽车也“出师不利”。据《路透社》报道，丰田汽车将在全球范围内召回2700辆纯电动SUV bZ4X，原因是该公司发现连接车轮的螺栓问题有可能导致轮胎脱落。此次召回涉及2700辆丰

田bZ4X。其中，2200辆销往欧洲，280辆销往北美洲，20辆销往加拿大，110辆在日本国内销售，另有60辆销往亚洲其他地区。《福布斯》有评论指出，尽管全球范围内的大部分车企都开始向电动化转型，但老牌的丰田汽车正面临经验积累不足、产业链不强等问题。

此外，日本财务省发表了5月份的贸易统计速报。速报显示，日本当月的贸易数据继续出现逆差，逆差金额高达23847亿日元，这个数字是自1979年开始有记录以来第二高的数字。而这也已经是日本经济连续第10个月出现逆差。贸易持续出现逆差的内在原因之一是日本汽车出口量的下滑。2021年，日本汽车出口量为382万辆，相比2019年，整整减少了100万辆。

远患

2011年，日本被东京大地震重创之

后，越来越多的制造业选择向外搬迁。在